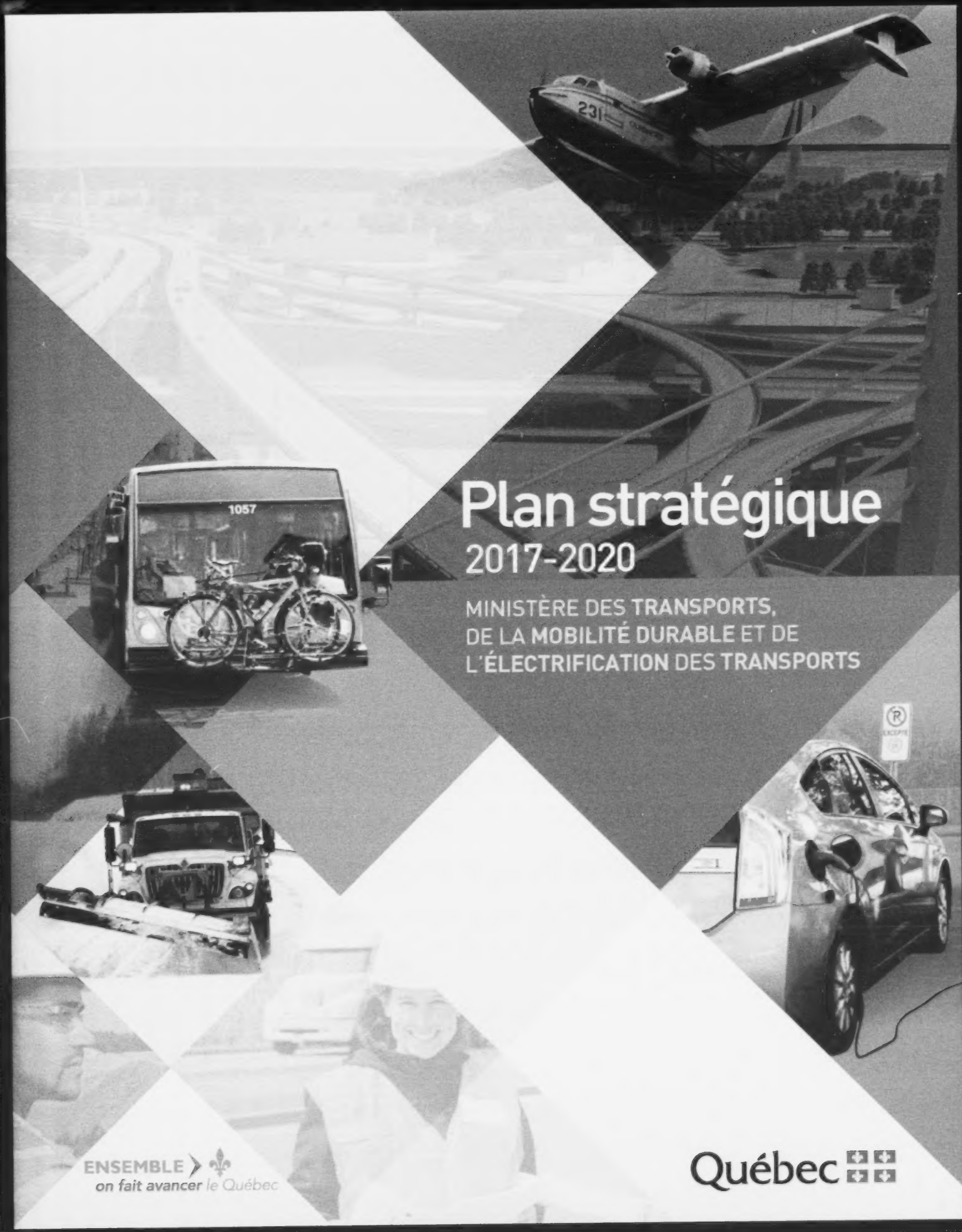

Plan stratégique
2017-2020

MINISTÈRE DES **TRANSPORTS**,
DE LA **MOBILITÉ DURABLE** ET DE
L'**ÉLECTRIFICATION** DES **TRANSPORTS**

ENSEMBLE on fait avancer le Québec

Québec

La présente publication est le fruit d'une démarche de consultation auprès de la population, du personnel du Ministère et de ses principaux partenaires. Elle s'inscrit en cohérence avec les priorités gouvernementales. En collaboration avec l'ensemble des sous-ministériats du Ministère et produite par la Direction des communications, elle a été coordonnée par le Bureau du sous-ministre.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511
- consulter le site Web au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante : Direction des communications
  Ministère des Transports,
  de la Mobilité durable et de
  l'Électrification des transports
  700, boul. René-Lévesque Est, 27e étage
  Québec (Québec) G1R 5H1

Soucieux de protéger l'environnement, le Ministère favorise l'utilisation de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, 2017

ISBN 978-2-550-78281-0 (imprimé)
ISBN 978-2-550-78282-7 (PDF)
Dépôt légal – 2017
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. La reproduction de ce document par procédé mécanique ou électronique, y compris la microreproduction et sa traduction, même partielles, sont interdites sans l'autorisation écrite du Ministère.

Plan stratégique
2017-2020

MINISTÈRE DES **TRANSPORTS**,
DE LA **MOBILITÉ DURABLE** ET DE
L'**ÉLECTRIFICATION** DES **TRANSPORTS**

MESSAGE DU MINISTRE

Le Plan stratégique 2017-2020 du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports constitue un outil de planification à la fois responsable et ambitieux. Il vise à soutenir un Québec dynamique et prospère qui s'appuie sur une économie plus verte et moins dépendante des énergies fossiles.

Par ses choix stratégiques, le Ministère a de nombreux objectifs contribuant directement à la mise en œuvre et au suivi des grands mandats qui m'ont été confiés. Pensons notamment à l'électrification des transports, au maintien des infrastructures routières en bon état, à l'accroissement de la sécurité routière et à l'utilisation accrue des transports collectifs, actif et alternatifs.

Dans les prochaines années, le gouvernement maintiendra un niveau d'investissement élevé dans les infrastructures de transport collectif afin d'en assurer le maintien et le développement. Par ailleurs, il dévoilera une politique de la mobilité durable couvrant tous les modes de transport, soit le transport collectif, actif et alternatif, les transports maritime, ferroviaire et aérien, en complémentarité avec les interventions sur le réseau routier.

De plus, dans l'optique de consolider son expertise et d'améliorer sa performance, le Ministère fait état de sa volonté d'offrir aux citoyens et aux entreprises des services de qualité au meilleur coût possible, tout en faisant preuve de transparence et de rigueur dans ses activités de gestion.

Les défis à relever par le Ministère au cours des trois prochaines années sont importants. L'atteinte des objectifs doit reposer à la fois sur le fruit d'une collaboration soutenue avec nos divers partenaires et sur l'apport d'un personnel mobilisé, dévoué et compétent.

Le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Original signé
LAURENT LESSARD

MESSAGE DU SOUS-MINISTRE

C'est avec plaisir que je présente le Plan stratégique 2017-2020 du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, qui est le 6e depuis l'adoption de la Loi sur l'administration publique, en 2000.

Cette pièce maîtresse de la dynamique organisationnelle met de l'avant des orientations et des axes d'intervention, assortis d'objectifs qui viendront influencer la réalisation de notre mission dans un horizon triennal.

C'est grâce à l'apport des principaux partenaires du Ministère, conjugué à la contribution des membres de son personnel, que cette ambition stratégique a pu être articulée.

Les investissements qui seront consentis pour sa mise en œuvre s'annoncent profitables, bien au-delà du court terme, pour doter le Québec de systèmes de transport durables.

Les défis sont nombreux et stimulants. Que ce soit par ses actions en électrification des transports, ses innovations technologiques ou l'intégration des nouvelles technologies de l'information au cœur même des déplacements des personnes et des marchandises, le Ministère entend favoriser des services de transport plus intelligents, accessibles, sécuritaires et écologiquement performants.

En terminant, je tiens à exprimer mes remerciements à celles et ceux qui ont pris part à l'élaboration de ce plan stratégique et qui contribueront à sa mise en œuvre. C'est avec fierté que je vous invite à en prendre connaissance.

Le sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Original signé
MARC LACROIX

TABLE DES MATIÈRES

MESSAGE DU MINISTRE

MESSAGE DU SOUS-MINISTRE

MISSION, VISION ET VALEURS 4

PLAN STRATÉGIQUE 2017-2020

CONTEXTE

CONTEXTE INTERNE 6

ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES, BUDGÉTAIRES ET RÉGLEMENTAIRES 6

IMPORTANCE SOCIOÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS 8

MOBILITÉ DURABLE ET LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES 8

ENJEUX, ORIENTATIONS ET AXES D'INTERVENTION

ENJEU 1

LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES 10

Orientation 1

Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés, intégrés et sécuritaires 10

Axe d'intervention 1

Planification et gestion intégrée des transports 11

Axe d'intervention 2

Sécurité 17

Orientation 2

Préserver l'environnement 18

Axe d'intervention 3

Électrification des transports et lutte contre les changements climatiques 19

ENJEU 2

LA CAPACITÉ ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS 22

Orientation 3

Consolider l'expertise et accroître la performance 22

Axe d'intervention 4

Expertise 22

Axe d'intervention 5

Rigueur, transparence et intégrité 23

Axe d'intervention 6

Gouvernance et performance 25

ANNEXES

Annexe 1

ACTIONS EN OCCUPATION ET VITALITÉ DES TERRITOIRES 28

Annexe 2

TABLEAU SYNOPTIQUE DU PLAN STRATÉGIQUE 2017-2020 30

MISSION, VISION ET VALEURS

MISSION

Assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

La mobilité durable repose sur une planification et une gestion intégrées des transports et de l'aménagement du territoire, ainsi que sur des technologies efficientes. En prenant en compte le caractère indissociable des dimensions sociale, économique et environnementale, elle :

- permet de satisfaire aux principaux besoins d'accès, d'échange et de développement d'une manière sécuritaire et compatible avec la santé des personnes et des écosystèmes, de façon socialement responsable et équitable entre les hommes et les femmes et entre les générations;
- offre un choix de modes de transport accessibles et abordables qui fonctionnent efficacement, soutiennent une économie dynamique et contribuent au développement des communautés sur tout le territoire;
- respecte l'intégrité de l'environnement en limitant les émissions polluantes, les déchets ainsi que la consommation d'espace, d'énergie et d'autres ressources, de même qu'en réutilisant et en recyclant ses composantes et en minimisant les sources de nuisances sonores.

VISION

Être reconnu comme un leader de la mobilité durable et de l'électrification des transports qui innove pour contribuer à la prospérité du Québec.

Comme acteur de premier plan dans l'organisation des systèmes de transport, le Ministère vise à rassembler l'ensemble des intervenants afin de positionner le Québec parmi les chefs de file mondiaux de la mobilité durable et de l'électrification des transports. Il s'appuie sur l'innovation et sur une collaboration étroite avec ses partenaires publics et privés dans le respect des responsabilités de chacun.

Le Ministère exerce un leadership innovant dans la gestion des réseaux de transport, des équipements, des services et des programmes dont il a la responsabilité. Il assure une saine gestion des fonds publics en veillant à l'amélioration continuelle de ses règles, processus et connaissances ainsi qu'au renforcement de son expertise.

Au service de la population, il est soucieux d'offrir des systèmes de transport et de fournir l'information qui s'y rapporte pour répondre de façon adaptée et équitable aux besoins des citoyens et des entreprises de toutes les régions. Il contribue à la prospérité du Québec, tant sur le plan économique et social qu'environnemental.

VALEURS

Le Ministère adhère aux cinq valeurs fondamentales de la fonction publique québécoise[1]. Il met en évidence celles sur lesquelles il compte s'appuyer davantage dans l'exécution de sa mission. Les valeurs organisationnelles propres au Ministère sont les suivantes :

INTÉGRITÉ

→ Tous les membres de l'organisation se conduisent de manière juste et honnête. Ils exercent leurs fonctions en s'assurant d'être impartiaux et équitables, toujours avec un grand sens de l'éthique.

COMPÉTENCE

→ Tous les membres de l'organisation s'acquittent de leurs tâches avec professionnalisme et rigueur. Ils mettent à contribution leurs connaissances et leur jugement dans l'atteinte des résultats visés, en plus d'être responsables de leurs décisions et de leurs actes.

TRANSPARENCE

→ Le Ministère diffuse une information factuelle, juste et accessible pour les citoyens, les partenaires et les membres de l'organisation. Il est proactif dans la communication d'information.

1. Les cinq valeurs sont la compétence, l'impartialité, l'intégrité, la loyauté et le respect.

CONTEXTE

Les choix stratégiques du Ministère s'appuient sur son contexte interne et sur une variété d'éléments de son contexte externe, comme les orientations gouvernementales, budgétaires et réglementaires, l'importance socio-économique des transports, ainsi que la mobilité durable et la lutte contre les changements climatiques. La prise en considération des principes du développement durable[2] influe également sur ces choix. De plus, les consultations menées auprès de la population, des partenaires et du personnel ont permis de mettre l'accent sur ce qui est prioritaire pour ces parties prenantes.

2. Les 16 principes sont les suivants : santé et qualité de vie, équité et solidarité sociales, protection de l'environnement, efficacité économique, participation et engagement, accès au savoir, subsidiarité, partenariat et coopération intergouvernementale, prévention, précaution, protection du patrimoine culturel, préservation de la biodiversité, respect de la capacité de support des écosystèmes, production et consommation responsables, pollueur payeur, internalisation des coûts.

CONTEXTE INTERNE

Le Ministère est le plus grand donneur d'ouvrage au Québec. Il emploie une main-d'œuvre, répartie dans toutes les régions, qui détient une expertise à la fois variée et spécialisée. Le recrutement et la formation du personnel constitue une priorité, mais le recours à des ressources externes s'avère souvent nécessaire et s'accompagne d'un processus de gestion contractuelle complexe.

Au cours de l'année 2016, le Ministère a été invité à revoir la performance globale de sa gestion administrative, incluant sa structure organisationnelle, de même que les rôles et responsabilités de ses différents secteurs d'intervention. Au cours des trois prochaines années, l'environnement interne du Ministère sera particulièrement marqué par la mise en œuvre d'un plan de transformation organisationnelle ciblant trois dimensions, soit un cadre de gouvernance renforcé, un niveau de performance accru et une équipe compétente et mobilisée.

ORIENTATIONS GOUVERNEMENTALES, BUDGÉTAIRES ET RÉGLEMENTAIRES

Plusieurs choix stratégiques du Ministère se fondent sur les priorités gouvernementales et sur les enjeux fondamentaux du Québec. Dans ce contexte, le Ministère est maître d'œuvre pour nombre d'initiatives et contributeur pour d'autres, alors que certaines sont de nature législative. Ainsi, plusieurs initiatives gouvernementales interpellent le Ministère sur différents plans et ont une incidence sur ce plan stratégique, dont :

- → la mise en œuvre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 qui vise à positionner le Québec parmi les chefs de file mondiaux en transport propulsé par l'électricité grâce à des mesures concrètes et pragmatiques stimulant une culture de l'innovation et de concertation de tous les intervenants;
- → la mise en œuvre de diverses mesures amorcées dans les dernières années afin de renforcer l'expertise et les façons de faire du Ministère, entre autres pour protéger l'intégrité des contrats publics et accroître le contrôle des coûts et de la qualité des projets;
- → le Plan québécois des infrastructures, qui propose des investissements visant prioritairement à maintenir l'état des infrastructures et à favoriser le développement économique selon une approche de planification et de gestion des actifs sur 10 ans;

- l'adoption de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique qui détermine les mesures requises pour assurer une gestion rigoureuse afin de faire les bons choix d'investissements et de se doter d'infrastructures de qualité en respectant les budgets;

- l'adoption de la Loi modifiant principalement l'organisation et la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal, destinée à en simplifier l'organisation afin d'offrir des services accessibles, fiables et performants à l'ensemble des usagers;

- l'adoption de la Loi visant à permettre la réalisation d'infrastructures par la Caisse de dépôt et placement du Québec. Cette loi établit un nouveau mode de réalisation de projets majeurs d'infrastructures publiques, tout en conservant une marge de manœuvre budgétaire pour l'élaboration d'autres projets d'importance pour le Québec. Ainsi, la Caisse réalisera le Réseau électrique métropolitain (REM), un service de transport collectif électrique à grande échelle, intégrant à la fois le centre-ville de Montréal, la Rive-Sud, l'Ouest-de-l'Île, la Rive-Nord et l'aéroport international Montréal-Trudeau au sein d'un seul réseau de système léger sur rail, entièrement automatisé;

- Le Plan économique du Québec mise sur des initiatives importantes afin d'encourager la mobilité durable, en particulier, le transport collectif. Au total, près de 1,5 milliard de dollars sont prévus d'ici 2021-2022. Les mesures de financement permettront d'améliorer l'efficacité du transport en commun et contribueront aux objectifs du Plan d'action en électrification des transports et de la Politique énergétique. Ainsi, le Plan économique prévoit le soutien à des projets majeurs de transport collectif, notamment dans les régions de Montréal et de Québec. Ce plan prévoit également un nouveau soutien pour la mise en place de l'Autorité régionale de transport métropolitain (ARTM) et un financement additionnel pour augmenter l'offre de service de transport collectif dans toutes les régions du Québec. Ces investissements devraient générer un achalandage additionnel de 5 % d'ici 2021-2022, auquel la mise en service des grands projets pourrait ajouter 5 % de plus;

- les travaux de la Commission de révision permanente des programmes, terminée à l'été 2015, qui ont contribué, par un processus de révision continu, à recentrer l'action de l'État dans des programmes prioritaires et là où les besoins sont les plus importants;

- la mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020 et du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, qui renforce les actions entreprises depuis 2006 et porte l'objectif de réduction des émissions québécoises de gaz à effet de serre à 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020, ainsi que l'adoption d'une cible de 37,5 % pour 2030;

- l'adoption de la Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020, en vertu de la Loi sur le développement durable. Elle établit un nouveau cadre de gestion qui permet une meilleure intégration des principes du développement durable;

- le lancement de la politique L'énergie des Québécois – Source de croissance, en avril 2016, qui a pour objectifs de privilégier une économie faible en carbone, de mettre en valeur de façon optimale nos ressources énergétiques, de favoriser une consommation responsable, de tirer pleinement parti du potentiel de l'efficacité énergétique et de stimuler toute la chaîne de l'innovation technologique et sociale;

- l'adoption, en décembre 2016, de la Loi concernant la mise en œuvre de la Politique énergétique 2030 et modifiant diverses dispositions législatives ainsi que la création de Transition énergétique Québec, un partenaire incontournable;

- la mise en œuvre de deux piliers de la relance de notre économie : d'abord le Plan Nord amorcé en 2011, qui vise à mettre en valeur le potentiel minier, énergétique, social, culturel et touristique au nord du 49e parallèle, puis la Stratégie maritime, qui cible une utilisation optimale et responsable du potentiel maritime et comporte différentes mesures destinées à mettre en valeur le transport maritime, le tourisme et les ressources marines;

- l'Accord de partenariat avec les municipalités pour la période 2016-2019, destiné à favoriser l'autonomie municipale et à assurer une stabilité et une prévisibilité des revenus, notamment pour soutenir la pérennité du réseau routier local;

- la Loi pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires, et la stratégie qui en découle, qui guident le Ministère dans le respect d'une série de principes relatifs à la concertation des acteurs et à la prise en compte des enjeux des territoires. Le Ministère a ainsi ciblé un certain nombre d'actions en lien avec les orientations et les objectifs de la stratégie.

IMPORTANCE SOCIOÉCONOMIQUE DES TRANSPORTS

Les transports constituent un rouage essentiel au développement social et économique, contribuant à l'occupation et à la vitalité de l'ensemble des régions. Ils favorisent l'accès tant aux lieux de travail et de loisirs qu'aux biens et services, dont les services de santé et d'éducation. Pour les entreprises, ils assurent l'accès à la main-d'œuvre et aux ressources matérielles ainsi qu'aux commerces, aux services et aux marchés intérieurs et extérieurs, constituant dès lors un facteur déterminant de leur compétitivité et de la prospérité économique du Québec.

Les systèmes de transport du Québec soutiennent chaque année des milliards de déplacements de personnes et ceux de centaines de millions de tonnes de biens. À elles seules, les industries de transport et de produits connexes emploient plus de 323 000 personnes, soit 1 emploi sur 11[3]. Ainsi, chaque mode de transport participe à notre essor économique :

- → Le transport en commun facilite les déplacements tout en contribuant à atténuer la congestion routière, avec 608,2 millions de déplacements en 2015[4].
- → Le transport routier assure les déplacements des personnes, dont plus de 70 % sont effectués en automobile sur l'ensemble du territoire[5], ainsi que les déplacements de près de la moitié du tonnage et de plus des deux tiers de la valeur des marchandises consommées ou fabriquées au Québec.
- → Le transport maritime a notamment permis de transporter quelque 4,7 millions de passagers et 1,9 million de véhicules lors de 111 733 traversées réalisées en 2015-2016 par la Société des traversiers du Québec[6], ainsi que plus de 130 millions de tonnes de marchandises au Québec en 2011[7].
- → Le transport ferroviaire demeure un actif important des réseaux actuels de transport nord-américain. En 2015, plus de 2,7 millions de passagers ont circulé sur les rails du Corridor Est du Canada, reliant notamment les villes de Québec et de Montréal à Ottawa et Toronto, ainsi que sur les parcours reliant Montréal à Saguenay, à Senneterre et à Halifax[8]. Plus de 20 % des 309 millions de tonnes de biens transportées par les chemins de fer au Canada en 2014 l'ont été au Québec[9].
- → Le transport aérien a assuré les déplacements de 17,1 millions de passagers et près de 152 000 tonnes de fret embarquées ou débarquées au Québec en 2015[10].

MOBILITÉ DURABLE ET LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Essentiels au développement économique, social et culturel, les transports ont toutefois des impacts environnementaux notables. Ils constituent en effet la principale source d'émissions de gaz à effet de serre. L'expansion du territoire urbain et la dépendance croissante à l'automobile ont, entre autres, mené à une augmentation des distances parcourues et à de sérieux problèmes de congestion qui s'intensifient dans la plupart des grands centres urbains nord-américains.

Au Québec, l'automobile représente plus de 6 déplacements sur 10 dans les 5 grandes régions métropolitaines de recensement, soit : Montréal, Québec, Trois-Rivières, Sherbrooke et Ottawa-Gatineau. Dans les autres agglomérations et les collectivités rurales, où les enjeux de mobilité sont différents, l'automobile est encore plus prédominante. De plus, dans les principaux centres urbains, environ 75 % des automobiles en circulation ne transportent qu'une personne.

La forte dépendance des transports au pétrole plombe la balance commerciale du Québec et représente un risque pour la compétitivité des entreprises. La fluctuation du prix du baril de pétrole et cette dépendance peuvent aussi influer sur le prix des biens et services, ce qui peut, dans certains cas, réduire leur accessibilité.

En outre, les objectifs de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de réduction de la dépendance énergétique fixés par le Québec sont ambitieux. Afin d'inverser les tendances observées, le Ministère mise sur l'électrification des transports, l'utilisation des transports collectifs et la complémentarité des modes de transport, tant pour les personnes que pour les marchandises.

3. Donnée de 2014.
4. Donnée préliminaire.
5. Selon les dernières données des différentes enquêtes origine-destination disponibles au moment de cette publication.
6. Société des traversiers du Québec, *Rapport annuel de gestion 2015-2016*.
7. Statistique Canada, Le transport maritime au Canada, catalogue 54-205-X. Cette publication n'est plus disponible et il s'agit des plus récentes statistiques.
8. VIA Rail Canada, *Rapport annuel 2015*.
9. Statistique Canada, *Transport ferroviaire, origine et destination des marchandises*, tableau 404-9021.
10. Statistique Canada, *Trafic des transporteurs aériens aux aéroports canadiens*, catalogue 51-203-X.

ENJEUX, ORIENTATIONS ET AXES D'INTERVENTION

ENJEU 1 LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

ORIENTATION 1

Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés, intégrés et sécuritaires

Axes d'intervention

1. Planification et gestion intégrée des transports
2. Sécurité

ORIENTATION 2

Préserver l'environnement

Axe d'intervention

3. Électrification des transports et lutte contre les changements climatiques

ENJEU 2 LA CAPACITÉ ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

ORIENTATION 3

Consolider l'expertise et accroître la performance

Axes d'intervention

4. Expertise
5. Rigueur, transparence et intégrité
6. Gouvernance et performance

ENJEU 1
LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Le Québec dispose de systèmes de transport étendus et diversifiés qui assurent les déplacements d'un nombre important de personnes et de marchandises. Ces réseaux sont un élément fondamental du patrimoine collectif et un atout essentiel à l'économie et à la société.

De nombreuses infrastructures de transport, construites entre 1950 et la fin des années 1970, ont subi l'effet du temps, ce qui nécessite des sommes très importantes pour leur maintien en bon état. De plus, l'état des infrastructures routières étant une préoccupation importante de la population, le Ministère entend tenir compte de cet enjeu.

Par ailleurs, l'évolution de la démographie, de l'aménagement du territoire, de l'économie, des technologies ainsi que les questions environnementales et d'équité sociale auront des répercussions importantes sur les besoins en transport. Les changements climatiques constituent également un enjeu environnemental de premier plan à l'échelle mondiale.

Le Ministère s'attaque à l'enjeu de la mobilité durable des personnes et des marchandises dans une perspective de complémentarité d'action. Il entend collaborer étroitement avec les autres ministères et organismes concernés, les autres paliers de gouvernement, ses partenaires et les autres parties prenantes.

DÉFINITION DE LA MOBILITÉ DURABLE

Pour être durable, la mobilité doit être efficace, sécuritaire, pérenne, équitable, intégrée au milieu et compatible avec la santé humaine et les écosystèmes. La mobilité durable limite la consommation d'espace et de ressources, donne et facilite l'accès, favorise le dynamisme économique, est socialement responsable et respecte l'intégrité de l'environnement.

Source : Stratégie gouvernementale de développement durable 2015-2020

ORIENTATION 1
Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés, intégrés et sécuritaires

Le Ministère compte poursuivre son soutien à la modernisation et à l'intégration des systèmes de transport, en plus d'optimiser leur utilisation dans une perspective de développement durable.

Pour ce faire, la planification et la gestion intégrée des systèmes de transport devront tenir compte des innovations technologiques et des modèles d'affaires prometteurs afin de pouvoir répondre de façon fiable et souple à l'évolution des besoins prioritaires des utilisateurs et des particularités de chaque région. Cela doit se faire aussi bien dans le respect des sources de financement disponibles que dans une optique de gestion écoresponsable.

Le Ministère joue un rôle de premier plan dans la cohérence des actions à entreprendre en matière de sécurité des systèmes de transport et auprès d'une multitude de partenaires d'horizons divers. En tant que gestionnaire du réseau routier supérieur, d'un réseau d'aéroports et d'héliports, de deux chemins de fer, du Centre de gestion de l'équipement roulant et du Service aérien gouvernemental, le Ministère doit assurer l'exploitation sécuritaire des infrastructures, des équipements et des services dont il est responsable. Il veille également à l'encadrement de la sécurité des adeptes de véhicules hors route, en collaboration étroite avec les fédérations de véhicules hors route.

En transport maritime, aérien et ferroviaire, où plusieurs compétences sont fédérales, le Ministère est notamment engagé dans l'application des réglementations, l'aide financière aux infrastructures, l'amélioration de la sécurité aux passages à niveau et le suivi des divers rapports d'enquête.

Le Ministère est engagé dans une démarche d'amélioration continue de sa préparation et de sa capacité de

réponse relativement aux sinistres qui peuvent toucher sa mission. De plus, afin de renforcer la culture de sécurité civile et d'améliorer le déclenchement et la coordination des interventions lors de mesures d'urgence, il a procédé à la mise en place d'une nouvelle direction générale qui s'occupera spécifiquement de sécurité civile et de veille opérationnelle.

AXE D'INTERVENTION 1

PLANIFICATION ET GESTION INTÉGRÉE DES TRANSPORTS

Afin de soutenir l'offre de systèmes de transport performants, le Ministère entend d'abord orienter les travaux vers une planification intégrée et multimodale qui tient compte des besoins en déplacement des personnes et des marchandises en s'appuyant sur une concertation des intervenants en mobilité durable. Par le financement, le Ministère vise à assurer la pérennité de systèmes de transport efficaces, diversifiés, intégrés et sécuritaires. En parallèle, il s'engage dans un exercice de révision de ses programmes pour en accroître la productivité, l'efficience, l'équité sociale ainsi que les retombées auprès des usagers des systèmes de transport.

Le Ministère garde le cap sur les priorités établies au Plan québécois des infrastructures. Ces priorités comprennent le maintien ou le remplacement des chaussées et des structures ainsi que l'amélioration d'infrastructures routières. En transport collectif, les investissements seront principalement consacrés aux infrastructures reliées aux réseaux d'autobus, de train de banlieue et de métro. Les investissements en infrastructures liées au transport maritime, aérien et ferroviaire ainsi qu'à la voirie locale sont également établis au Plan québécois des infrastructures.

La planification et la gestion des transports passent également par les avancées technologiques, notamment les systèmes de transport intelligents. Ceux-ci fournissent aux gestionnaires de réseaux de transport des outils pour mieux exploiter les capacités disponibles, améliorer la sécurité, faciliter la gestion de la demande, simplifier les opérations de maintenance et de construction ainsi qu'informer les usagers du réseau routier. Ils permettent par ailleurs d'améliorer la fluidité sur le réseau routier ou du moins contribuent à atténuer la congestion routière, une préoccupation majeure de la population et des entreprises. Le Ministère suit de près les avancées technologiques afin d'en tirer pleinement profit dans la gestion des transports.

Les systèmes de transport intelligents comprennent aussi les véhicules autonomes, connectés ou communicants ainsi que l'infrastructure les supportant. Le Ministère doit se préparer aux enjeux qui découlent de leur arrivée ainsi qu'aux nouveaux modèles d'affaires (autopartage, libre-service, etc.) qui se développent autour de ces innovations.

TRANSPORT FERROVIAIRE

Le Ministère assure la gestion des deux chemins de fer dont il est devenu propriétaire ces dernières années.

Acquis en 2007, le réseau du Chemin de fer Québec Central (CFQC) reliant Charny, Sherbrooke et Lac-Frontière est actuellement exploité pour le tronçon Charny–Scott de la subdivision Vallée pour le transport de grains, de produits forestiers et de produits manufacturés.

Pour le Chemin de fer de la Gaspésie (CFG)[11] acquis en 2015, le transport ferroviaire de marchandises est actuellement maintenu entre Matapédia et Caplan pour desservir des entreprises de la région.

L'objectif de ces acquisitions visait, entre autres, à favoriser le maintien de l'intégrité de ces deux réseaux ferroviaires dans un souci de sécurité, de compétitivité économique et de développement durable.

11. Les gares et le matériel roulant demeurent la propriété de la Société du chemin de fer de la Gaspésie (SCFG), et cette dernière poursuit également l'entretien et l'exploitation du réseau de façon intérimaire afin de maintenir les activités ferroviaires.

TRANSPORT MARITIME

Le Ministère contribue à l'axe 1 « Investir dans les infrastructures afin de répondre aux enjeux de compétitivité et de développement industriel » de la Stratégie maritime du Québec 2015-2020. Le Plan d'action 2015-2020 découlant de cette stratégie en vue d'améliorer les infrastructures maritimes comprend notamment un nouveau programme administré par le Ministère pour soutenir les projets d'infrastructures portuaires et intermodales consacrés au transport des marchandises. Ce programme vise à favoriser les investissements dans les infrastructures de transport maritime des marchandises et des personnes du Québec, et ce, dans un souci de compétitivité et de développement durable. Cela comprend notamment la construction et le développement d'infrastructures portuaires et ferroviaires sur les sites portuaires ainsi que la construction de voies d'accès routier aux sites portuaires et multimodaux.

La complémentarité des projets de développement portuaire avec les infrastructures routières et ferroviaires et la mise en place de chaînes logistiques mieux intégrées réduiront les coûts de transport pour les exportateurs et les importateurs. La Stratégie maritime contribue du même coup à la réalisation des objectifs du Plan Nord en facilitant l'accès au territoire et aux infrastructures maritimes.

OBJECTIF 1

FAVORISER L'UTILISATION DES TRANSPORTS COLLECTIFS, ACTIFS ET ALTERNATIFS

Au cours des dernières décennies, l'expansion urbaine, la croissance de la population et l'amélioration du niveau de vie ont favorisé un recours accru au voiturage en solo tout en augmentant les distances à parcourir et la congestion urbaine, rendant du même coup l'extension des réseaux de transport collectif plus difficile et plus coûteuse.

Pour le transport des personnes, il sera essentiel de développer une offre diversifiée et attrayante, tant en milieu urbain que rural. Ainsi, une part croissante de la population pourra effectuer ses déplacements sans recourir uniquement au voiturage en solo, mais aussi à des modes performants de transport collectif, actif et alternatif, y compris l'autobus, le taxi, le covoiturage, l'autopartage, le vélo et la marche, auxquels s'ajoutent le métro et les trains de banlieue pour la région métropolitaine de Montréal. Une telle perspective permettra de réduire la congestion routière, de préserver l'environnement, de réaliser des économies, d'améliorer la qualité de vie et la santé publique et de renforcer la participation sociale des personnes qui ne peuvent se déplacer en voiture.

Le Ministère soutient les autorités organisatrices de transport dans leurs efforts de prendre en charge et développer des services de transport collectif, tant en milieu rural qu'urbain, de même qu'il aide à promouvoir l'utilisation des modes de transport alternatifs à l'automobile. De 2007 à 2016, le soutien financier consacré à ces activités est passé de 44,3 millions à 167,7 millions de dollars. En milieu urbain, cela a notamment permis d'engendrer des augmentations de l'offre de service (30 %) et de l'achalandage du transport en commun (16,1 %). Pour leur part, les déplacements en transport collectif régional se sont accrus pour passer de 215 871 à 1 038 856 au cours de la même période. À l'échelle du Québec, en 2015-2016, l'achalandage du transport collectif était de 608,2 millions de déplacements. Le Ministère continue de soutenir les efforts de développement du transport collectif.

Le Ministère poursuit également son soutien au développement des infrastructures et des équipements de transport collectif afin de maintenir, d'améliorer et de développer des réseaux de transport collectif efficaces et de créer des conditions en favorisant l'usage. Ce soutien financier permet de couvrir une partie des dépenses engagées entre autres pour l'acquisition de véhicules, la construction de terminus, l'aménagement de voies réservées et de stationnements incitatifs, en plus d'autres mesures préférentielles pour autobus.

Les sommes consacrées au transport collectif dans le Plan québécois des infrastructures sont passées de 6,4 milliards de dollars (2013-2023) à 7,1 milliards (2017-2027). Cette hausse s'explique en partie par le transfert de fonds prévus initialement pour le transport routier vers le transport collectif. Dans les prochaines années, le Ministère investira davantage afin d'accroître l'offre de service de transports collectifs.

Le transport étant une composante importante pour une pleine participation sociale des personnes handicapées, le Ministère soutient financièrement depuis 1979 le milieu municipal, qui a l'obligation d'offrir aux personnes handicapées sur leur territoire un service de transport adapté. Afin de s'assurer du maintien des services de transport adapté, le Ministère entend poursuivre son soutien aux organismes de transport adapté municipaux répartis dans tout le Québec afin de favoriser les déplacements des personnes à mobilité réduite. En 2015-2016, on dénombrait 8,9 millions de déplacements en transport adapté.

Par ailleurs, les effets du vieillissement de la population vont s'accélérer au cours des prochaines années. De nouveaux enjeux d'accessibilité au transport, de participation sociale des aînés et de sécurité routière sont à prévoir. À cet effet, le Ministère chapeaute un projet pilote[12] visant à expérimenter l'usage des aides à la mobilité motorisées (fauteuils roulants motorisés, triporteurs, quadriporteurs) sur les trottoirs, sur certaines routes ainsi que sur les voies cyclables.

Depuis 1999, les programmes d'aide du Ministère appuient financièrement les milieux locaux dans leurs efforts pour mettre en place des réseaux cyclables, dont la Route verte. Maintenant que ce réseau cyclable national compte plus de 5 000 km à l'échelle du Québec, le Ministère vise à intensifier l'offre d'infrastructures favorisant des déplacements actifs, efficaces et sécuritaires en milieu urbain. La Politique sur le vélo permet de canaliser les efforts, tant pour l'utilisation du vélo comme mode de transport et la sécurité des cyclistes que pour le développement des voies cyclables. Ainsi, le Ministère cherche à augmenter la part modale des déplacements à vélo. Les dernières enquêtes origine-destination réalisées démontraient une part modale de 1,6 pour l'ensemble du Québec (2013), 1,7 pour la grande région de Montréal (2013), 0,9 pour la grande région de Québec (2011) et 1,8 pour la grande région d'Ottawa-Gatineau (2011).

L'ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES

En plus du soutien aux services de transport adapté, qui permettent les déplacements porte-à-porte, le Ministère intervient de plusieurs façons pour favoriser la mobilité des personnes handicapées.

Plusieurs de ses programmes d'aide financière visent à soutenir l'amélioration de l'accessibilité du transport collectif, que ce soit par l'adaptation de taxis, l'achat d'autobus urbains munis de rampes d'accès ou encore par la construction d'infrastructures universellement accessibles. Le Ministère finance aussi le remboursement des adaptations permettant aux personnes handicapées d'avoir accès et de conduire un véhicule privé de façon autonome et sécuritaire. Également, le Ministère fait en sorte que les haltes routières soient accessibles à tous.

Dans un souci d'assurer la viabilité à long terme des services de transport aux personnes handicapées et de répondre le plus efficacement possible à leurs besoins, le Ministère entend procéder à l'examen stratégique de certains de ses programmes.

12. Le projet pilote d'une durée de trois ans a débuté le 1er juin 2015.

OBJECTIF 2

MAINTENIR LES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES EN BON ÉTAT

Les réseaux de transport du Québec représentent un actif d'une valeur colossale à préserver afin de soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés, intégrés et sécuritaires. Le Ministère est essentiellement responsable du réseau routier supérieur, dont quelque 6 000 km d'autoroute, ainsi que 9 000 km de routes nationales, 5 500 km de routes régionales et 7 800 km de routes collectrices. Ainsi, les investissements majeurs qui lui permettent, en priorité, d'assurer le bon état et la sécurité de ces infrastructures stratégiques contribuent quotidiennement au dynamisme économique du Québec. Ceux-ci soutiennent également l'amélioration de la qualité de vie des usagers de la route et l'efficacité des services de transport des personnes et des marchandises.

Entre 2017 et 2027, le maintien en bon état des chaussées et des structures doit représenter une part considérable des quelque 17,9 milliards de dollars d'investissements prévus sur le réseau routier, en vertu du Plan québécois des infrastructures. Ce niveau d'investissement doit respecter la capacité des contribuables de payer, mais aussi celle de l'industrie à réaliser l'ensemble des travaux. Malgré l'ampleur des investissements qui seront consacrés au maintien des actifs routiers dans les prochaines années, le Ministère devra continuer d'innover et d'optimiser ses façons de faire afin de préserver l'état actuel des infrastructures du réseau supérieur, tout en poursuivant le redressement de l'état des ponts du réseau municipal sous sa responsabilité. Par ailleurs, le recours à des modes de transport complémentaires aide également à réduire la pression sur le réseau routier.

Pour être efficace et durable, le transport des marchandises doit pouvoir s'appuyer sur des réseaux complémentaires qui permettent aux expéditeurs de desservir des marchés toujours plus éloignés, en fonction des avantages propres à chaque mode de transport. La qualité des infrastructures multimodales, en particulier celles du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, est donc un facteur clé pour assurer la performance des échanges commerciaux entre le Québec et ses partenaires.

En 2015-2016, 79,8 % des chaussées du réseau supérieur étaient en bon état selon l'indice de rugosité international (IRI)[13]. Pour le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, cette proportion était de 87,7 %, alors que la proportion hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur était de 76,5 %, toujours selon le même indice. Quant aux structures du réseau routier supérieur en bon état, la proportion était de 74,2 %. Toujours en 2015-2016, ce sont 54,3 % des ponts sur le réseau municipal qui étaient considérés en bon état.

ATTÉNUER LA CONGESTION DANS UN CONTEXTE DE GRANDS TRAVAUX

Depuis plusieurs années, le Ministère et ses partenaires unissent leurs efforts afin de réduire l'incidence des travaux routiers sur la qualité de vie des usagers de la route. Dans la région métropolitaine de Montréal, il participe activement au Comité sur la mobilité des personnes et des biens, connu sous l'appellation de Mobilité Montréal, qui met sur pied diverses mesures d'atténuation de la congestion dont :

- une coordination accrue des travaux sur le réseau supérieur et les réseaux municipaux;
- la planification des travaux la nuit ou lors de périodes moins achalandées;
- une bonification de l'offre de service en transport collectif sur certaines lignes d'autobus et de train ainsi que l'ajout de voies réservées aux autobus et de places de stationnement incitatif;
- le déploiement d'outils interactifs d'information des usagers de la route et du transport collectif, dont la section Mobilité Montréal du site quebec511.info.

Ces mesures sont également appliquées dans l'ensemble du Québec, selon les besoins identifiés.

13. Il existe d'autres indices permettant de qualifier l'état des infrastructures, comme l'indice d'état gouvernemental.

OBJECTIF 3

OPTIMISER L'UTILISATION DU RÉSEAU ROUTIER PAR UNE GESTION INTÉGRÉE DE LA CIRCULATION ET LA DIFFUSION DE L'INFORMATION ROUTIÈRE

Dans un contexte où l'entretien et le développement du réseau routier sont coûteux, le Ministère cherche à utiliser judicieusement le réseau. En matière d'information et de communication en transport, les dernières années ont été marquées par divers progrès technologiques, comme le déploiement d'outils de surveillance du réseau routier, la mise en place du service Québec 511 et l'ajout de la section Web Mobilité Montréal.

Grâce à ces initiatives, les usagers des systèmes de transport profitent d'une meilleure connaissance des conditions de déplacement et des autres options de transport disponibles, notamment le transport collectif et le transport actif. Les systèmes de transport intelligents deviennent ainsi de précieux outils pour favoriser des modes de déplacement diversifiés et pour aider les usagers à planifier et à effectuer leurs trajets de façon efficace et sécuritaire.

Pour aller encore plus loin, le Ministère entend adopter un Plan québécois des systèmes de transport intelligents, incluant une architecture de systèmes, qui contribuera à la prise de décision concertée en la matière. Le plan de déploiement qui en découlera favorisera, entre autres, l'interopérabilité des systèmes, la diminution des coûts liés au développement de services, l'optimisation des investissements ainsi que l'application de critères décisionnels et de normes appropriées.

Également, afin d'améliorer la fluidité du réseau routier supérieur, le Ministère entend adopter un plan intégré de vidéosurveillance. Des critères d'analyse et d'implantation des caméras de surveillance seront établis afin de les installer aux endroits stratégiques. En améliorant la couverture du réseau, la capacité du Ministère à intervenir rapidement et à relayer l'information en temps réel aux usagers et à ses partenaires s'en trouvera accrue.

Par les améliorations qu'il compte apporter à ses outils d'information et de communication, le Ministère vise à bonifier l'aide offerte aux usagers dans la planification de leurs déplacements, notamment grâce aux panneaux à messages variables et à Québec 511, un système intégré d'information par téléphone, par application mobile, sur le Web et dans les médias sociaux. Le Ministère prévoit également maintenir et établir divers partenariats tant avec les corps policiers, les services d'urgence, les municipalités et les autorités organisatrices de transport collectif qu'avec des relayeurs et des diffuseurs d'information, dont la Radio Circulation et les médias régionaux et nationaux.

TECHNOLOGIES ET ÉQUIPEMENTS DE POINTE

- Les centres intégrés de gestion de la circulation de Montréal et de Québec assurent – jour et nuit, sept jours par semaine – la télésurveillance et le soutien aux intervenants sur le terrain.
- La surveillance du réseau autoroutier québécois et l'information diffusée en temps réel aux usagers sont soutenues par plus de 500 caméras de circulation et plus de 320 panneaux à messages variables.
- Quelque 200 surveillants routiers patrouillent au Québec pour porter assistance aux usagers en difficulté et repérer les anomalies sur le réseau routier.
- L'entretien hivernal des routes est optimisé grâce à un réseau de plus de 280 stations météoroutières mobiles et fixes.

OBJECTIF 4

ASSURER LA MOBILITÉ DURABLE DANS LES TRANSPORTS

La planification des besoins en mobilité des personnes et des marchandises est essentielle afin de prendre des décisions responsables en matière de transport. Depuis quelques années, le Ministère a misé sur des stratégies et des politiques propres à chaque mode de transport afin que chaque secteur s'y retrouve facilement. À titre d'exemple, mentionnons la Stratégie nationale de mobilité durable visant explicitement le transport terrestre et collectif des personnes. Également, la Politique sur le transport routier des marchandises 2009-2014 a permis de soutenir la croissance et la compétitivité de l'industrie du transport des marchandises au cours des dernières années.

Afin de chapeauter ses interventions futures et d'encadrer le développement à long terme des différents modes de transport, le Ministère se dotera d'une politique de la mobilité durable. Cette politique viendra consolider les efforts déjà bien entamés de développement du transport collectif, de diminution de la dépendance aux énergies fossiles et de réduction des émissions de gaz à effet de serre et des polluants atmosphériques, tout en faisant du transport des marchandises un levier économique durable. La politique de la mobilité durable nécessitera donc une réflexion sur les divers modes de transport.

RÉSEAU ÉLECTRIQUE MÉTROPOLITAIN

Le Ministère est un acteur majeur dans le projet du Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec. En effet, il a la responsabilité de conclure, avec l'autorisation du gouvernement du Québec, une entente spécifique de projet avec la Caisse visant à confier à cette dernière la réalisation et la gestion du REM. L'entente devra préciser les objectifs d'intérêt public du gouvernement, notamment en matière d'intégration aux systèmes de transport en commun actuels. De plus, le Ministère est responsable, pour le compte de la Caisse, de la gestion des activités immobilières liées au projet ainsi que du respect des normes, des règles et des modalités ministérielles dans sa réalisation. Le Ministère s'assurera d'une intégration optimale de ce projet majeur de mobilité durable avec le réseau routier actuel et futur de la région métropolitaine de Montréal.

OBJECTIF 5

CONTRIBUER À L'ESSOR DU TRANSPORT AÉRIEN RÉGIONAL

Les communautés établies sur le territoire du Québec doivent bénéficier du même éventail de services publics que les résidents des grandes villes. Compte tenu du fait que le transport aérien en région joue un rôle de catalyseur de l'activité économique, le Ministère se donne comme objectif d'assurer un accès régulier aux régions éloignées et isolées par ce mode de transport.

On considère que les populations des régions éloignées ou isolées devraient avoir accès aux grands centres urbains au moins un jour sur deux par semaine si elles font appel au transport aérien pour leurs déplacements. La mesure de l'accessibilité[14] pourra aussi servir à évaluer les répercussions des mesures que le gouvernement pourrait adopter pour améliorer l'accessibilité aux régions dans la foulée du sommet sur le transport aérien régional prévu en 2018. La qualité de la desserte régionale constitue d'ailleurs l'un des trois grands thèmes qui y seront abordés.

Les tarifs aériens régionaux sont également un facteur à considérer en ce qui a trait à l'accessibilité des régions vers les grands centres. Des tarifs généralement abordables favorisent l'accès alors que des tarifs trop élevés peuvent constituer une contrainte. Dans la perspective des engagements gouvernementaux susceptibles d'émerger du sommet sur le transport aérien, l'analyse des tarifs des routes aériennes régionales desservies par des transporteurs régionaux et nationaux pourrait aider à déterminer la nécessité d'une intervention gouvernementale, notamment quant aux liaisons à prioriser.

Le Ministère possède et exploite 26 aéroports et 8 héliports situés partout au Québec, qui sont pour la plupart dans des régions éloignées ou isolées. Il est responsable du maintien de la sécurité de ces infrastructures, car elles jouent un rôle vital en matière d'accessibilité aux services de santé, à l'économie, à l'éducation sociale, à la justice et à l'administration du territoire.

Le Ministère procède à l'auscultation des chaussées aéroportuaires et en suit l'évolution de l'état selon les standards internationaux employés par un très grand nombre d'administrations aéroportuaires. Le système de gestion des chaussées aéroportuaires, implanté depuis 2016, fournit une connaissance précise de l'état actuel des infrastructures à l'aide de l'indice d'état des chaussées[15] et permet de déterminer le déficit de maintien.

14. L'accessibilité aérienne se définit comme étant la possibilité de déplacement offerte par le système de transport aérien en réponse aux besoins des citoyens et des entreprises d'une région donnée.

15. Une chaussée aéroportuaire en bon état correspond à un indice d'état des chaussées supérieur au seuil sous lequel une chaussée nécessite une intervention pour lui redonner une bonne qualité de roulement.

AXE D'INTERVENTION 2

SÉCURITÉ

Pour assurer la sécurité routière, le Ministère agit sur plusieurs plans. Par ses activités, il vise à optimiser les gains de sécurité pour les années à venir afin de rendre le réseau toujours plus sécuritaire. Cela passe notamment par la correction de l'orniérage, la mise en forme et l'asphaltage des accotements, l'implantation de bandes rugueuses, l'installation et le remplacement des glissières de sécurité, l'installation de feux de circulation, la construction de voies auxiliaires, la correction de sites à potentiel d'amélioration, la réalisation d'avis et d'audits de sécurité lors de la conception de projets routiers.

Le Ministère maintient des exigences élevées de qualité pour la surveillance continue du réseau, la gestion des corridors routiers, la signalisation, le marquage, l'éclairage et l'entretien hivernal. Il veille également à la sécurité et à la prise en compte des besoins des piétons et des cyclistes dans ses interventions sur le réseau routier supérieur. Il cherche à assurer un partage de la route harmonieux et sécuritaire, et à mieux encadrer l'utilisation des modes de transport. Une attention particulière est accordée à la sécurité des usagers de la route et des travailleurs aux abords des zones de travaux.

APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ (RADARS PHOTO)

L'utilisation d'appareils de contrôle automatisé sur le réseau routier vise à changer le comportement des conducteurs en assurant le contrôle de la vitesse et le passage au feu rouge dans le but de réduire le nombre d'accidents et de victimes de la route. Selon le bilan de leur utilisation depuis 2009, ces appareils ont permis la réduction :

- → des vitesses moyennes de 13 km/h près des appareils fixes;
- → des grands excès de vitesse de plus de 99 % à proximité des appareils fixes;
- → des passages aux feux rouges d'environ 78 % aux intersections dotées d'appareils de contrôle;
- → des accidents de 15 à 40 % aux endroits choisis.

Les sommes perçues à la suite d'infractions sont versées au Fonds de la sécurité routière et servent à financer des mesures ou des programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route.

OBJECTIF 6

CONTRIBUER À RÉDUIRE LES ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES

Le Québec a fait d'importants progrès au cours des dernières décennies dans l'amélioration de son bilan routier grâce à la mobilisation et aux efforts conjoints de nombreux acteurs. Ainsi, depuis 1973, le nombre d'accidents mortels sur les routes a chuté de 81%, passant de 1 766 à 327 en 2016. Ces améliorations sont d'autant plus notables que le nombre de véhicules en circulation et de titulaires de permis au cours de cette période est en hausse continuelle.

La moyenne triennale 2014-2016 des accidents mortels et graves impliquant un véhicule routier se chiffrait à 1 606. En collaboration avec ses partenaires, en particulier la Société de l'assurance automobile du Québec, les milieux municipaux, les corps policiers et les organismes représentant

les usagers de la route, ainsi que les milieux universitaires et hospitaliers, le Ministère vise une diminution globale des accidents mortels et graves sur les routes du Québec afin de se positionner parmi les leaders mondiaux en sécurité routière.

La moyenne triennale 2014-2016 des accidents mortels et graves impliquant un piéton ou un cycliste avec un véhicule routier se chiffrait à 412. Le Ministère vise la réduction de ces types d'accidents, notamment pour favoriser les déplacements actifs. D'ailleurs, dès l'été 2014, un groupe de discussion sur la sécurité des cyclistes avait été mis en place afin d'assurer un meilleur partage de la route. Ce groupe a permis aux représentants des cyclistes d'exprimer leurs préoccupations et leur vision concernant la pratique du vélo, ce qui a pu être pris en compte dans la modernisation du Code de la sécurité routière. En effet, deux mesures pour mieux protéger les cyclistes sont entrées en vigueur en juin 2016, la première précisant la distance à respecter lorsqu'un véhicule dépasse un cycliste et la seconde sanctionnant plus sévèrement l'emportiérage.

Bien que la Société de l'assurance automobile du Québec mette l'accent sur le comportement des usagers et que le Ministère ait la responsabilité d'offrir des infrastructures sécuritaires, leurs interventions sont complémentaires. Par exemple, la mise en place de mesures d'atténuation de la circulation ou l'aménagement d'un carrefour giratoire par le Ministère aura des incidences sur le comportement des usagers.

PARCS ROUTIERS

La modernisation du réseau de parcs routiers du Ministère, incluant les villages-relais, vise à accroître la sécurité des usagers de la route en les incitant, entre autres, à faire des arrêts sécuritaires plus fréquents pour contrer les effets de la fatigue au volant et ainsi réduire les risques d'accident. Une fois achevé, ce réseau devrait offrir aux usagers de la route, en moyenne à chaque heure de déplacement, des sites d'arrêt sécuritaires accessibles 24 h/24, 7 j/7.

Sur le réseau stratégique, le Ministère procède au déploiement graduel de haltes texto et de zones de Wi-Fi gratuit dans les aires de service et certaines haltes routières.

À l'instar des usagers de la route, de multiples facteurs sont susceptibles d'influer sur la sécurité des usagers de véhicules hors route, notamment les conditions météorologiques, l'entretien des sentiers et le comportement des usagers. Dans le cas des motoneiges, le nombre de décès est particulièrement lié aux conditions climatiques hivernales. En ce qui concerne les véhicules tout-terrain, une très grande majorité des décès, de l'ordre de 80 %, a lieu en dehors des réseaux structurés. Néanmoins, le Ministère s'est doté de programmes dont l'objectif premier est de consolider la sécurité des usagers, notamment sur le réseau Trans-Québec. En effet, maximiser la sécurité sur ce réseau constitue un enjeu important pour l'industrie touristique que représentent les véhicules hors route.

Dans ce contexte, le Ministère privilégie, avec le Programme d'aide financière aux véhicules hors route – Infrastructures et protection de la faune, les travaux portant sur l'amélioration de la pratique. Outre l'identification et le financement des projets les plus porteurs en matière de sécurité et la diffusion de campagnes de sensibilisation visant à ce que les conducteurs de véhicule hors route adoptent des comportements sûrs, le Ministère collabore avec différents acteurs pouvant agir sur la sécurité des usagers. Il vise à réduire la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels et d'accidents graves impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain qui se chiffrait à 264,3 pour la période 2014-2016.

ORIENTATION 2
Préserver l'environnement

Le Ministère tient à réaliser sa mission de façon responsable en privilégiant les décisions qui s'inscrivent dans une perspective de développement durable. La préservation de l'environnement est une préoccupation constante dans les projets développés et les actions posées. Pour ce faire, il favorise les transports collectifs, actifs et alternatifs, en plus d'appuyer l'électrification des transports et les solutions visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Également, les changements climatiques sont un enjeu environnemental de premier plan à l'échelle mondiale. En matière de transport, ils sont susceptibles de réduire la durée de vie utile, l'accessibilité et la fonctionnalité des infrastructures. C'est pourquoi le Ministère est proactif dans la recherche visant à renforcer la résilience des infrastructures aux changements climatiques.

AXE D'INTERVENTION 3

ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS ET LUTTE CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Sur le plan énergétique, le Québec est dans une situation privilégiée, compte tenu de sa grande disponibilité d'énergie propre et renouvelable, offerte à un prix concurrentiel. Le Québec a l'opportunité de se positionner parmi les chefs de file mondiaux de l'électrification des transports, en stimulant une culture d'innovation et de concertation de l'ensemble des acteurs publics et privés de ce secteur. Ainsi, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, dont la mise en œuvre est coordonnée par le Ministère, prévoit un cadre financier d'un peu plus de 420 millions de dollars sur cinq ans, provenant principalement du Fonds vert[16]. Ce plan d'action mobilisateur, structurant et responsable a une vision claire : en 2020, le Québec, qui dispose d'une énergie propre, disponible en grande quantité et à un coût concurrentiel, sera un chef de file de l'utilisation de moyens de transport propulsés par l'électricité et un précurseur en matière de mobilité durable. Les bénéfices qui en découleront seront nombreux, particulièrement sur les plans économique et environnemental.

Les effets des changements climatiques se font déjà sentir de multiples façons au Québec et représentent des coûts sociétaux importants. En transport, l'érosion côtière dans l'estuaire et le golfe du Saint-Laurent est une menace sérieuse pour près de 300 km de routes. Les tempêtes perturbent et endommagent les systèmes de transport. Au Nunavik, le dégel du pergélisol observé depuis les années 1990 occasionne des dommages prématurés à certaines infrastructures de transport sous la responsabilité du Ministère, limitant ainsi leur maintien en état et leur développement, en plus de nécessiter des travaux d'adaptation importants pour assurer leur pérennité et la sécurité des usagers. Le Ministère doit prendre les moyens pour s'adapter aux changements climatiques en vue de limiter leurs impacts négatifs.

Une part des changements climatiques est attribuable aux émissions de gaz à effet de serre produits par les transports. Le Québec affiche le deuxième plus faible taux d'émissions par habitant pour le secteur des transports au Canada, qui demeure cependant le premier secteur émetteur de gaz à effet de serre au Québec. De 1990 à 2013, les émissions ont connu une croissance de 24,8 % en transport alors qu'elles ont diminué de 23,9 % dans l'ensemble des autres secteurs. En effet, le transport routier des personnes et des marchandises représente à lui seul près de 80 % du bilan d'émissions provenant des transports. Ce secteur est donc un domaine d'intervention prioritaire.

Les démarches entreprises au cours des dernières années traduisent la volonté du Québec d'électrifier les transports, comme le lancement, en août 2015, de l'Alliance internationale sur les véhicules zéro émission par le Québec, la Californie et les Pays-Bas[17] ainsi que l'adoption, en octobre 2016, de la Loi visant l'augmentation du nombre de véhicules automobiles zéro émission au Québec.

OBJECTIF 7

SOUTENIR L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

Le gouvernement du Québec désire favoriser la transition vers les véhicules électriques. Ainsi, le Ministère contribuera à l'élargissement du réseau public de recharge en implantant des bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers sous sa responsabilité, en collaboration avec le Circuit électrique d'Hydro-Québec. Pour jouer pleinement son rôle dans l'électrification des transports, le Ministère entend collaborer étroitement avec les autres acteurs concernés, notamment Transition énergétique Québec.

À l'horizon 2020, le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 vise plus spécifiquement à :

- → atteindre le nombre de 100 000 véhicules électriques et hybrides rechargeables immatriculés au Québec[18]. Au 31 décembre 2016, 13 455 véhicules électriques et hybrides rechargeables étaient en circulation sur les routes du Québec;
- → contribuer au développement économique, en générant 2 000 nouveaux emplois et des investissements privés de 500 millions de dollars, en misant sur une filière

16. Le Fonds vert représente 60 % du budget total de ce cadre financier, les crédits des ministères et organismes gouvernementaux, 20 %, et le Fonds des réseaux de transport terrestre (FORT), 20 %.

17. Plusieurs autres administrations nord-américaines et européennes se sont depuis jointes à cette Alliance qui a d'ailleurs annoncé, en décembre 2015, que le marché des véhicules neufs sur le territoire de ses membres respectifs se composerait exclusivement de véhicules zéro émission d'ici 2050.

18. Les résultats présentés pour chaque exercice financier (au 31 mars) correspondent aux résultats de la dernière année civile (au 31 décembre) alors terminée. Ainsi, la cible de 100 000 véhicules électriques qui est visée à l'horizon 2020 ne pourra être mesurée qu'à partir de l'exercice financier 2020-2021.

d'avenir et en utilisant l'énergie électrique disponible au Québec;

→ participer à la lutte contre les changements climatiques, en réduisant de 150 000 tonnes les émissions de gaz à effet de serre liées aux transports[19];

→ réduire la dépendance énergétique au pétrole et ainsi améliorer la balance commerciale du Québec, grâce à une diminution de 66 millions de litres de carburant consommé annuellement[20].

Pour le transport individuel, le Ministère est responsable de :

→ favoriser l'ajout d'autorisations d'accès privilégiés aux véhicules électriques sur certaines voies réservées où le covoiturage est permis;

→ permettre le passage gratuit des véhicules électriques aux ponts à péage de l'autoroute 25 et de l'autoroute 30, ainsi qu'aux traverses payantes de la Société des traversiers du Québec;

→ proposer des modifications au Code de la sécurité routière afin de réglementer l'accès des espaces de stationnement prévus pour la recharge des véhicules électriques, ou encore en collaboration avec la Société de l'assurance automobile du Québec, de permettre aux véhicules à basse vitesse de circuler sur les chemins publics;

→ veiller à l'électrification progressive du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics, par l'intermédiaire du Centre de gestion de l'équipement roulant. Au 31 décembre 2016, le parc de véhicules électriques ou hybrides rechargeables du gouvernement totalisait 394 véhicules, ce qui en fait déjà l'un des plus grands gestionnaires de parc de véhicules électriques en Amérique du Nord.

Pour le transport collectif, le Ministère est responsable d'élargir l'offre de transport collectif électrifié, notamment par :

→ le soutien à des projets de démonstration en transport collectif électrique;

→ le soutien à l'acquisition d'autobus scolaires électriques;

→ le soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques;

→ le projet Cité Mobilité, soit un projet de démonstration de la Société de transport de Montréal qui vise à évaluer, sur une période de trois ans, trois autobus urbains entièrement électriques recourant à une technologie de recharge rapide par conduction en début et en fin de ligne;

→ l'étude et la mise en œuvre de grands projets en transport collectif électrifié, dont celui du prolongement de la ligne bleue du réseau de métro de Montréal;

→ la participation active à la réalisation du projet du Réseau électrique métropolitain (REM) de la Caisse de dépôt et placement du Québec (CDPQ).

Pour le transport des marchandises, le Ministère compte mettre au point des solutions novatrices. Ce dernier viendra appuyer :

→ des mesures de soutien à des projets de démonstration en transport de marchandises;

→ des incitatifs à l'électrification dans le cadre d'autres programmes réguliers visant l'efficacité énergétique en transport maritime, aérien et ferroviaire, le transport routier des marchandises (Écocamionnage) et le transport intermodal.

Afin de mettre en valeur les forces et le savoir-faire du Québec en électrification des transports, le Ministère sera responsable du soutien à la promotion et à l'organisation d'événements internationaux scientifiques et techniques au Québec. Enfin, un budget est prévu pour que le Ministère déploie une stratégie de communication gouvernementale, assure la mise en œuvre du plan d'action et soutienne des initiatives de sensibilisation aux véhicules électriques.

OBJECTIF 8

CONTRIBUER À LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques a permis au Québec de réitérer son intention de demeurer un leader dans la lutte contre les changements climatiques à l'échelle nord-américaine. Le Québec poursuit son virage vers une économie plus verte. Il s'est doté d'objectifs ambitieux de réduction des émissions de gaz à effet de serre, notamment de 20 % sous le niveau de 1990 d'ici 2020 et de 37,5 % d'ici 2030[21]. Parmi les actions

19. Réductions correspondant aux émissions évitées grâce au remplacement de véhicules à essence par des véhicules électriques dans le parc automobile.

20. Ibid.

21. Le Québec a aussi adhéré en juillet 2015 à la coalition d'États fédérés et de régions signataires du Protocole d'accord sur le leadership climatique mondial, un instrument qui vise à contribuer à la limitation du réchauffement climatique à moins de 2 °C, par l'adoption de politiques permettant de réduire les émissions de gaz à effet de serre de 80 à 95 % sous les niveaux de 1990, d'ici 2050, ou à atteindre un objectif d'émission annuel, par habitant, de moins de deux tonnes de CO_2, d'ici 2050 également.

structurantes qu'il déploie dans la lutte contre les changements climatiques, il importe aussi de rappeler son rôle de pionnier avec la Californie dans l'établissement du plus important marché du carbone en Amérique du Nord, dont les revenus sont versés au Fonds vert. Ceux-ci sont réinvestis en totalité dans le financement de mesures de lutte contre les changements climatiques, dont les deux tiers sont réservés au secteur des transports.

Du budget dont dispose le plan d'action et la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020 qui l'accompagne, environ 1,9 milliard de dollars est attribué au Ministère d'ici 2020. Parmi les 30 priorités d'intervention ciblées dans le plan d'action, 5 concernent la réduction des émissions de gaz à effet de serre en transport et interpellent directement le soutien du Ministère[22] afin :

- → de promouvoir le transport collectif et alternatif, en améliorant l'offre, en développant les infrastructures et en facilitant les choix durables;
- → de réduire les émissions du parc automobile grâce à des véhicules plus écoénergétiques et mieux entretenus;
- → d'investir dans l'intermodalité et la logistique pour optimiser le transport des marchandises et des personnes;
- → d'améliorer l'efficacité du transport maritime, ferroviaire, aérien et hors route;
- → de réduire l'empreinte environnementale du transport routier des marchandises par l'amélioration de l'efficacité énergétique et le recours accru aux énergies moins émettrices de gaz à effet de serre.

En 2015-2016, les réductions des émissions de gaz à effet de serre en transport mesurées en kilotonnes pour les programmes découlant du Plan d'action se chiffraient à 40 pour les transports collectif et alternatif, 6 pour le transport intermodal, 12 pour l'efficacité du transport maritime, ferroviaire et aérien et 120 pour l'efficacité énergétique et le recours à l'utilisation d'énergies de remplacement en transport routier des marchandises[23].

LE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Québec, par l'adoption en avril 2006 de la Loi sur le développement durable, apporte sa propre définition de ce concept, soit : « Un développement qui répond aux besoins du présent sans compromettre la capacité des générations futures à répondre aux leurs. Le développement durable s'appuie sur une vision à long terme qui prend en compte le caractère indissociable des dimensions environnementale, sociale et économique des activités de développement[24]. » En mars 2017, le Ministère a rendu public son Plan d'action de développement durable 2020.

OBJECTIF 9

RENFORCER LA RÉSILIENCE DES INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Plusieurs initiatives sont déjà mises de l'avant afin de mieux comprendre l'impact des changements climatiques sur différents aléas naturels, de mieux caractériser la vulnérabilité des ouvrages face à ces aléas et de trouver des solutions d'adaptation ou des mesures d'intervention en cas de sinistres afin d'optimiser la capacité d'intervention du Ministère. En outre, l'intégration progressive de ces nouvelles connaissances dans une démarche de gestion des risques est essentielle pour ajuster les pratiques de gestion et d'entretien des infrastructures.

Afin d'être proactif dans le renforcement de la résilience de ses infrastructures, le Ministère entend poursuivre les activités de recherche dans le but de développer des solutions novatrices et durables en matière d'adaptation aux changements climatiques. Il assurera un leadership à l'échelle nationale dans la mise en œuvre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020 au regard des infrastructures de transport, en concertation avec les différents ministères et organismes concernés.

22. En collaboration avec le ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles et le ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques.

23. Ces résultats incluent uniquement ceux du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques. Les résultats présentés au Rapport annuel de gestion 2015-2016 du Ministère incluaient également les résultats du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques, mais le Ministère n'en fera plus le suivi.

ENJEU 2
LA CAPACITÉ ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

L'amélioration de la capacité organisationnelle et la saine gestion des fonds publics passent par le renforcement de l'expertise nécessaire à la prise en charge de fonctions clés du Ministère pour l'ensemble des activités visant à accomplir sa mission. Elle s'appuie également sur son aptitude à innover et à optimiser ses façons de faire en continu afin de mettre en place les meilleures pratiques de gestion.

Également, le Ministère doit renouveler son organisation et renforcer son cadre de gouvernance afin d'accroître son niveau d'efficacité et d'efficience et, par le fait même, sa performance globale. En misant sur une équipe compétente et mobilisée, le Ministère deviendra une organisation toujours plus performante.

ORIENTATION 3
Consolider l'expertise et accroître la performance

Le Ministère poursuivra et accélérera la mise en œuvre et la bonification des mesures visant à donner suite aux recommandations du rapport de la Commission de révision permanente des programmes (2014 et 2015), de celui de la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction (2015) et de ceux du Vérificateur général du Québec sur l'optimisation des ressources (2015) et sur la gestion contractuelle (2017). Les actions entreprises et celles qui seront mises en œuvre permettront de renforcer son expertise en matière de protection de l'intégrité des contrats publics, de gestion des risques contractuels, d'inspection et de planification de l'entretien des infrastructures (sécurité et maintien d'actifs) et de gestion des coûts et de la qualité des projets.

Par ailleurs, la saine gestion des ressources humaines est au cœur des priorités devant permettre au Ministère de réaliser sa mission, en s'appuyant sur un personnel compétent et dévoué. À ce chapitre, l'efficacité et l'efficience de la prestation de services, la rigueur et la transparence dans l'utilisation des fonds publics de même que la protection du savoir-faire stratégique passent par le renforcement de l'expertise interne et de la culture d'intégrité.

AXE D'INTERVENTION 4
EXPERTISE

D'ici 2020, le Ministère entend poursuivre ses efforts pour augmenter la proportion de travaux réalisés à l'interne, optimiser ses processus de gestion des projets d'infrastructure, rapatrier l'expertise stratégique dans le domaines des technologies de l'information et s'assurer de la protection de l'intégrité des contrats publics. Ces efforts sont étroitement liés à la réussite de la stratégie de développement et d'optimisation de l'expertise du Ministère qui est en déploiement afin d'atteindre la cible de 970 employés supplémentaires pour des postes d'ingénieurs, de techniciens des travaux publics, de professionnels, de personnel de soutien et technique, en plus de l'ajout de 200 ouvriers.

Le renforcement de l'expertise s'inscrit dans le cadre du Plan d'action pour renforcer la lutte contre la collusion et la corruption (PACCC). Plusieurs domaines d'expertise autres que le génie, la gestion de projets, la gestion contractuelle et la surveillance des marchés sont visés. Parmi ces autres domaines, notons : l'arpentage, les activités immobilières, l'environnement, la gestion des risques et l'observation des règles contractuelles. La surveillance des travaux, la préparation des projets et les inspections générales des structures sont les trois domaines priorisés pour le génie.

Quant à l'expertise à rapatrier en technologies de l'information (TI), elle se retrouve dans les domaines de la sécurité de l'information, de l'architecture, de la gestion de projets, des infrastructures technologiques et de la programmation.

Entrepris au cours de la période 2011-2012, la consolidation, le renforcement et le développement de l'expertise du Ministère s'observent par l'augmentation de sa capacité à réaliser à l'interne les activités nécessaires à l'entretien et à l'amélioration du réseau d'infrastructures routières. Au 31 mars 2017, 677 des 970 postes supplémentaires

étaient comblés. Pour assurer l'accélération du rythme d'embauche, le Ministère a obtenu la levée des mesures de redressement et l'autorisation de combler les postes restants (avril 2017) pour atteindre la cible d'ici mars 2019, soit 164 postes autorisés en 2017-2018 et 99 postes autorisés en 2018-2019.

Depuis 2011, le nombre total d'ingénieurs à l'emploi du Ministère (réguliers) est passé de 557 à 901, soit une augmentation de 62 % (+344 ingénieurs) alors que celui des techniciens des travaux publics est passé de 782 à 990, ce qui représente une hausse de 27 % (+208 techniciens des travaux publics).

OBJECTIF 10

DÉTENIR L'EXPERTISE NÉCESSAIRE À LA PRISE EN CHARGE DES FONCTIONS CLÉS DU MINISTÈRE

Dans les prochaines années, le Ministère poursuivra l'embauche et l'affectation des ressources pour assurer le développement de son expertise. Au cours du 3e trimestre de l'exercice financier 2018-2019, il aura affecté les 970 ressources pour lesquelles il s'est engagé afin de lutter contre la collusion et la corruption de même que pour assurer la protection de l'intégrité des contrats publics. Principalement, ce sont plus de 700 ressources, des ingénieurs, des techniciens des travaux publics et des professionnels, qui auront été affectées aux activités relatives au domaine du génie dont l'inspection des structures, la préparation des projets routiers et la surveillance des chantiers.

Également, le Ministère doit assurer la formation continue de son personnel, particulièrement en matière de meilleures pratiques en génie, et aussi dans les divers domaines visant l'optimisation de ses processus de gestion de projet. Il souhaite miser sur des approches variées et efficaces de développement des personnes ainsi que sur des pratiques performantes de gestion des connaissances. De plus, le Ministère poursuit le développement des pôles d'expertise qui permettent d'offrir des services-conseils spécialisés.

En 2015-2016, la surveillance des travaux routiers était réalisée à l'interne pour 38 % des projets[24]. Cette proportion était de 58 % pour la préparation des projets et de 71 % pour les inspections générales des structures.

Bien que la progression des cibles d'ici 2020 apparaisse faible ou en maintien, il demeure que la proportion des travaux réalisés par des ressources internes est en augmentation. En effet, il faut considérer l'augmentation proportionnelle de cette expertise par rapport à la croissance importante des projets et de leur valeur.

En effet, tel que conçu, l'indicateur 10.2 sur la surveillance des travaux routiers et la préparation des projets est fortement influencé par la variation du volume de programmation, qui évolue en fonction des besoins du réseau, donc de façon totalement indépendante au renforcement de l'expertise. Ajoutons que ce renforcement passe par l'affectation de ressources supplémentaires, mais aussi par une meilleure organisation du travail et une optimisation des processus.

AXE D'INTERVENTION 5

RIGUEUR, TRANSPARENCE ET INTÉGRITÉ

En phase avec les valeurs organisationnelles, le personnel du Ministère agit avec compétence et veille à appliquer la plus grande rigueur dans son travail. En plus d'être intègre, l'organisation s'assure d'être transparente de façon proactive.

La gestion contractuelle est au cœur même des mesures mises en place pour renforcer la rigueur, la transparence et l'intégrité. À cet effet, le Ministère optimisera ses pratiques au regard des exigences légales de la Loi sur les contrats des organismes publics. D'ailleurs, le Ministère révisera son approche, notamment en matière d'application des règles contractuelles prévues par la Loi et ses règlements, ses politiques et ses directives, y compris une formation spécifique dans ce domaine. Ces actions ont un effet direct sur la gestion des projets dont le suivi s'en trouvera resserré.

La réalisation de chaque projet exige l'application d'un cycle de gestion qui assure la maîtrise de son contenu, de ses délais, de ses coûts et de sa qualité. Le Ministère s'est doté d'une démarche de gestion de projets basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale, celle du Project Management Institute.

24. Pourcentage de la valeur des projets totaux

GESTION TRANSPARENTE

Afin de soutenir un gouvernement ouvert et d'améliorer sa reddition de comptes, le Ministère poursuit les initiatives déjà amorcées. Ainsi, il veille à la mise à jour en continu, à l'intégration, à la bonification et à la publication sur le site Web de l'information portant sur :

- l'état des infrastructures et le suivi des grands chantiers;
- le suivi des coûts du projet Turcot;
- les données des contrats terminés qui concernent les infrastructures de transport;
- la liste des dépenses supplémentaires autorisées qui découlent des modifications apportées aux contrats;
- les actions mises en œuvre pour assurer l'intégrité des contrats publics;
- sa structure organisationnelle, et en particulier les nombreux produits et services qu'il offre aux citoyens, aux usagers des différents modes de transport ainsi qu'à ses partenaires privés et publics.

OBJECTIF 11

GÉRER DE FAÇON RIGOUREUSE, TRANSPARENTE ET INTÈGRE LES CONTRATS PUBLICS ET LES PROJETS ROUTIERS

En plus de la gestion rigoureuse et responsable des investissements en infrastructures, le Ministère poursuit sa lutte contre la collusion et la corruption. Les initiatives qu'il déploie afin d'assurer la publication de données sur les projets et les contrats terminés témoignent de sa volonté d'agir en toute transparence. Dans les prochaines années, le Ministère poursuivra le déploiement en continu des mesures requises pour protéger l'intérêt public, en faisant preuve de vigilance et de proactivité.

En tant que plus important donneur d'ouvrage du gouvernement, le Ministère a la responsabilité :

- de veiller à la saine concurrence des marchés;
- d'assurer la qualité de la préparation des projets, de l'attribution des contrats et de la réalisation des travaux, tout en payant le juste prix et en respectant les échéanciers;
- de détecter et signaler les situations de collusion et de corruption, le cas échéant.

À cet égard, le Ministère a lancé, à l'automne 2015, un programme de formation en gestion contractuelle. Cette formation, qui comptera à terme 15 modules, s'adresse aux intervenants exerçant des activités contractuelles et mène, pour certains profils ciblés, à une certification. En 2015-2016, ce sont 574 attestations de formation qui ont été remises. Le développement du programme se poursuit avec l'élaboration de nouveaux modules. Les prochaines activités de formation seront prévues au fur et à mesure du déploiement de ces modules.

Dans le souci de veiller à la sécurité des utilisateurs du réseau routier et pour renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux, le Ministère s'assure que les prestataires de services auxquels il a attribué des contrats publics respectent leurs engagements contractuels. À cet effet, il effectue une évaluation au terme des contrats afin d'apprécier, selon des critères précis, le rendement offert par chaque prestataire de services. En matière de services professionnels, les résultats de l'évaluation du rendement ont une incidence sur l'attribution des futurs contrats.

En outre, le Ministère se dote d'un cadre organisationnel de gestion des risques de fraude, de collusion et de corruption, qui sera accompagné d'un plan d'action annuel, dans le but d'évaluer ces risques et de mettre en place des mécanismes de prévention et d'atténuation.

L'ensemble de ces nouvelles pratiques vise aussi à obtenir des livrables de qualité, à temps et au juste coût. Par la mise en pratique d'une gestion rigoureuse des contrats, le Ministère s'assure que ceux-ci se terminent dans le respect du montant prévu. Ainsi, la fluctuation des dépenses engagées dans le cadre d'un contrat fait l'objet d'un suivi pendant la réalisation des travaux. Elle est aussi examinée lorsque le contrat est considéré comme terminé afin d'évaluer la performance des processus de gestion et des différentes mesures de contrôle appliquées. Ainsi, le Ministère est en mesure de témoigner de la gestion qu'il fait des contrats qu'il accorde. En 2015-2016, le taux de respect global du montant à la signature des contrats liés aux infrastructures de transport était d'environ 96 %.

Par ailleurs, la programmation des travaux routiers et la mise en chantier des projets routiers sont planifiées et annoncées sur deux ans. Un comité d'experts indépen-

dants, auquel cette programmation est soumise annuellement, a été constitué dans les premiers mois de 2016 conformément à une recommandation formulée par la Commission d'enquête sur l'octroi et la gestion des contrats publics dans l'industrie de la construction. Ce comité veille à la pertinence des stratégies d'intervention et à la cohérence des projets de conservation et d'amélioration du réseau routier.

L'ampleur des investissements consacrés au réseau routier constitue un apport économique majeur et concret pour le Québec. Le Ministère suit l'état des projets routiers inscrits au Plan québécois des infrastructures. La Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique en vigueur depuis février 2014 vise les projets d'infrastructure routière de plus de 100 millions de dollars. Celle-ci prévoit l'approbation, par le Conseil des ministres, d'un dossier d'affaires qui constitue une base de référence sur laquelle repose l'autorisation de réaliser le projet. Le Ministère a mis en œuvre un processus de gouvernance interne similaire pour les projets dont le coût total estimé est supérieur à 50 millions de dollars mais inférieur à 100 millions. Dans ce cas, les approbations, notamment pour le dossier d'affaires, relèvent du ministre plutôt que du Conseil des ministres. Ces deux processus permettent de faire un suivi du respect des coûts des projets routiers majeurs.

INTÉGRITÉ

Dans le cadre du plan de transformation organisationnelle, les différents travaux entrepris dans le chantier « Renforcer l'éthique et la transparence » ont comme finalité de placer l'intégrité au centre des actions et décisions du Ministère. Cela se traduit notamment par :

- La réalisation d'un plan d'action sur les données ouvertes, la production d'un plan de diffusion de l'information et la divulgation d'information qui a trait à la gestion des projets, des contrats, de l'évolution des coûts ainsi que de toute donnée d'intérêt public;
- Des actions spécifiques visant à développer auprès du personnel le réflexe de déclarer en amont les conflits d'intérêts potentiels de manière à ce que les gestionnaires puissent intervenir pour prévenir les conflits d'intérêts.

Dans son audit particulier portant sur la gestion contractuelle, le Vérificateur général du Québec a notamment recommandé au Ministère d'approfondir ses analyses pour connaître les marchés afin d'adapter ses stratégies d'interventions, et ce, dans le but de permettre une plus grande concurrence. À cet égard, les travaux d'analyse de marché effectués au Ministère depuis le tournant des années 2010 portent prioritairement sur les domaines et les secteurs où la concurrence est moins présente. Par exemple, les analyses sur le niveau de concurrence ont permis au Ministère de mieux saisir les enjeux concurrentiels et économiques dans les domaines du pavage, du déneigement et des produits homologués. L'élaboration d'indicateurs de concurrence est également en cours dans le cadre de la transformation organisationnelle du Ministère. Ces derniers outilleront tant les autorités ministérielles que les unités administratives territoriales dans l'identification des stratégies contractuelles à adopter pour stimuler le libre marché.

En ce qui concerne la publication, en temps opportun, des informations exigées par la réglementation dans le système électronique d'appel d'offres du gouvernement, le Ministère travaille à l'élaboration d'une solution intégrée et évolutive qui permettra d'améliorer le processus de publication, notamment en améliorant la détection de possibles erreurs aux systèmes de données financières et contractuelles. Comme en témoignent les multiples publications liées aux coûts des différents contrats et projets sur son site Internet, la diffusion d'informations contractuelles de qualité demeure, pour le Ministère, une grande priorité.

AXE D'INTERVENTION 6

GOUVERNANCE ET PERFORMANCE

Pour accéder à un niveau supérieur de performance, le Ministère doit renforcer à la fois son cadre de gouvernance et ses pratiques de gestion afin d'offrir aux citoyens des services de qualité et au meilleur coût. La performance d'une organisation est impérativement liée à l'apport de tous les membres de son personnel. Conséquemment, les efforts essentiels pour faire du Ministère un milieu de travail valorisant et propice à l'épanouissement professionnel seront déployés. Le Ministère est en outre déterminé à mettre en place les dispositifs nécessaires pour favoriser une culture d'innovation et d'amélioration continue et une gestion davantage axée sur les résultats.

OBJECTIF 12

AMÉLIORER LA GOUVERNANCE ET REHAUSSER LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE

Le déploiement d'un plan de transformation organisationnelle, sur un horizon triennal, donnera une impulsion nouvelle à la gestion interne du Ministère et contribuera à l'évolution de la culture organisationnelle.

La mise en œuvre de chantiers d'amélioration permettra au Ministère de saisir l'occasion de se transformer et de tendre vers l'organisation performante qu'il cherche à devenir. En effet, la révision de sa structure organisationnelle et l'optimisation de ses façons de faire permettront de gagner en cohérence, tout en renforçant l'imputabilité. Une attention particulière sera accordée à l'optimisation des processus de gestion contractuelle et au renforcement du contrôle des coûts, de façon à poursuivre la mise en place de dispositifs assurant la protection de l'intégrité des contrats publics et la saine gestion des fonds publics.

La consolidation de la gestion axée sur les résultats s'avère également une priorité. Pour ce faire, les fonctions de planification, de veille, d'évaluation et d'examen stratégique de programmes ainsi que d'audit interne seront renforcées. De plus, une approche de gestion intégrée des risques, destinée à prévenir, contrôler ou atténuer les risques potentiels sera déployée.

Les dispositions nécessaires seront prises pour assurer une meilleure connaissance des attentes des citoyens et des partenaires institutionnels. Un cadre de gestion des relations avec les partenaires institutionnels sera défini dans l'optique du maintien d'un dialogue continu sur des enjeux communs.

Par ailleurs, la mise en œuvre accélérée des recommandations des organismes de contrôle et de surveillance sera l'objet d'une attention particulière.

TRANSFORMATION ORGANISATIONNELLE

Le plan de transformation organisationnelle du Ministère comporte trois grands axes :

- → Organisation performante
- → Gouvernance renforcée
- → Équipe compétente et mobilisée

Ces axes se concrétisent en huit chantiers qui visent à :

- → Réviser la structure organisationnelle
- → Optimiser les processus administratifs et d'affaires
- → Optimiser la gestion contractuelle et renforcer le contrôle des coûts
- → Améliorer la gouvernance et rehausser la performance organisationnelle
- → Renforcer l'éthique et la transparence
- → Améliorer les relations avec les citoyens et les partenaires
- → Consolider et maintenir l'expertise
- → Accroître la mobilisation des personnes

Des plans d'action sont élaborés pour chacune des années de mise en œuvre afin d'identifier les actions et livrables à réaliser. Mentionnons notamment l'adoption d'un cadre ministériel de gestion de la performance, une politique de gestion intégrée des risques et un plan triennal d'audit interne.

OBJECTIF 13

OFFRIR UN MILIEU DE TRAVAIL ATTRAYANT ET MOBILISANT

Afin d'être un employeur de choix, le Ministère place au cœur de ses préoccupations la mobilisation du personnel, la santé et le mieux-être au travail. Un milieu de travail attrayant et valorisant constitue un facteur indissociable de la performance organisationnelle et, conséquemment, de l'atteinte des résultats visés.

L'épanouissement professionnel se nourrit, entre autres, de défis stimulants et de la possibilité de se développer de manière continue tout au long de sa carrière. La mise en place d'un système de gestion de la contribution des membres de l'organisation y concourra, tout comme les investissements additionnels consentis au chapitre du développement des compétences et du transfert de connaissances.

Un sondage sera réalisé auprès des employés en 2017-2018 afin de déterminer les forces organisationnelles et les possibilités d'amélioration. Les résultats mettront en lumière certaines dimensions sur lesquelles le Ministère s'engagera à travailler, au moyen d'un plan d'amélioration. L'indice de mobilisation sera réévalué de façon biennale.

Déjà, le Ministère entend miser sur une meilleure circulation de l'information, sur une plus grande responsabilisation de ses secteurs, sur la reconnaissance de leur apport, et ce, afin de façonner un milieu de travail propice à l'atteinte des objectifs organisationnels.

De plus, il cherche à favoriser l'acquisition de saines habitudes de vie par ses employés en se démarquant par ses bonnes pratiques organisationnelles, en misant sur la promotion de la santé et du mieux-être au travail, et en maintenant un milieu de travail favorable à la santé. À l'horizon 2020, le Ministère vise l'obtention de la certification « Entreprise en santé ».

ANNEXE 1

ACTIONS EN OCCUPATION ET VITALITÉ DES TERRITOIRES

L'occupation et la vitalité des territoires est un enjeu important pour le Québec et le transport est primordial pour faciliter l'accès intrarégional et interrégional. En raison de son rôle et de sa mission, le Ministère contribue à l'occupation et à la vitalité des territoires par la réalisation des actions suivantes.

Participer à une action concertée en mobilité durable favorisant une planification intégrée et multimodale

Par sa participation à des tables et des forums de concertation avec ses principaux partenaires et les intervenants en mobilité durable, le Ministère soutient une planification intégrée et multimodale des besoins en déplacements des personnes et des marchandises.

Réviser la gouvernance du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal

Le Ministère vise à simplifier l'organisation du transport collectif dans la région métropolitaine de Montréal par la mise en œuvre d'un nouveau modèle de gouvernance. Celui-ci permettra de disposer d'une planification, d'une tarification et d'un financement cohérents pour l'ensemble des composantes du transport collectif métropolitain, afin d'offrir des services accessibles, fiables et performants à l'ensemble des usagers.

Soutenir la mise en place d'infrastructures favorisant les déplacements actifs

Afin d'augmenter la part modale du vélo dans les déplacements, le Ministère vise à intensifier l'offre d'infrastructures favorisant des déplacements actifs efficaces, sécuritaires et concurrentiels par rapport aux autres modes de transport, notamment en milieu urbain.

Soutenir le transport collectif dans toutes les régions du Québec

Dans une perspective de mobilité durable et pour contribuer à l'accessibilité de toutes les régions du Québec, la révision des programmes d'aide financière et les actions du Ministère permettront de soutenir les initiatives visant à promouvoir et encadrer le développement du transport collectif, y compris le transport en commun, le transport adapté, le transport collectif régional et le transport interurbain, ainsi que le développement du covoiturage, de l'autopartage et de l'industrie du taxi.

Réviser le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local

La modernisation des programmes d'aide à l'entretien et l'amélioration du réseau routier local permet de poursuivre le maintien en bon état des structures et des routes par des travaux d'immobilisation. Par le fait même, cela améliore la sécurité et la qualité de vie des citoyens, et rehausse l'efficacité des services de transport des personnes et des marchandises au quotidien.

Favoriser un transport efficace des marchandises par l'utilisation optimale du transport routier, maritime et ferroviaire

Par le soutien de différentes mesures, notamment le maintien de l'intégrité des infrastructures maritimes et ferroviaires, le développement de centres multimodaux performants, l'harmonisation de normes pour favoriser la fluidité aux passages frontaliers et l'utilisation des systèmes de transport intelligents, le Ministère favorise le transport des marchandises de façon sécuritaire, durable et à coût concurrentiel entre les diverses régions du Québec et vers les marchés extérieurs.

Contribuer à l'accessibilité des régions par les dessertes aériennes

Afin d'assurer l'accessibilité des services de dessertes aériennes pour les résidents des régions éloignées du Québec, le Ministère entend poursuivre son Programme de réduction des tarifs aériens. Le Ministère prévoit également, en utilisant les budgets d'exploitation et d'investissements, soutenir la pérennité des infrastructures aéroportuaires sous sa responsabilité.

Soutenir les services de traverse et de desserte maritime

Le Ministère appuie financièrement la Société des traversiers du Québec qui vise à maintenir et améliorer les services de traverses et de dessertes maritimes dans l'ensemble du Québec, en collaboration avec les entreprises privées, pour désenclaver les populations isolées, pour maintenir la continuité du réseau routier et pour offrir des services adéquats de traversier interrégionaux et de transport public urbain. Ces services représentent un lien maritime jugé essentiel au transport des personnes et des marchandises entre les différentes régions et communautés desservies, notamment pour les Îles-de-la-Madeleine étant donné leur statut particulier lié à leur caractère insulaire.

Favoriser la pérennisation de sentiers de véhicules hors route sécuritaires

Dans une optique de vitalité économique des régions, de sécurité des usagers et d'amélioration de la cohabitation avec les riverains de sentiers, le Ministère poursuit ses efforts pour favoriser la pérennisation des sentiers de véhicules hors route, en tenant compte de la préservation de l'environnement.

Renforcer la résilience des infrastructures de transport aux changements climatiques

Le Ministère poursuit et renforce les initiatives et les projets de recherche pour contribuer au développement et à l'intégration des connaissances sur les phénomènes liés aux changements climatiques qui nuisent directement à la pérennité et à l'accessibilité des infrastructures ainsi qu'à leur caractère sécuritaire afin d'évaluer leurs répercussions et d'adapter les pratiques d'ingénierie en conséquence.

Offrir les services aériens gouvernementaux

Le Ministère entend soutenir l'offre de transport sanitaire, de lutte contre les incendies de forêt, de recherche et de sauvetage de personnes, et de transport des équipes ministérielles par l'intermédiaire du Service aérien gouvernemental.

ANNEXE 2
Tableau synoptique du
Plan stratégique
2017-2020

MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

ENJEU 1 - LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

ORIENTATION 1

Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés, intégrés et sécuritaires

AXE D'INTERVENTION	OBJECTIF	INDICATEUR DE RÉSULTAT	CIBLE 2017-2018	CIBLE 2018-2019	CIBLE 2019-2020
AXE 1 Planification et gestion intégrée des transports	1.	Favoriser l'utilisation des transports collectifs, actifs et alternatifs			
		1.1 Pourcentage d'augmentation annuel de l'achalandage du transport collectif	1	1,5	2
		1.2 Pourcentage d'augmentation annuel de l'offre de service en transport collectif	2	3	4
		1.3 Achalandage du transport adapté en millions de déplacements	9,0	9,1	9,2
		1.4 Taux de croissance de la part des déplacements effectués à vélo (%)[1]			
		• Ensemble du Québec	–		20
		Grande région de Montréal	–		20
		Grande région de Québec	–	30	
		Grande région d'Ottawa-Gatineau	–	12	
	2.	Maintenir les infrastructures routières en bon état			
		2.1 Proportion des chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice de rugosité international (%)			
		• Ensemble du réseau supérieur	79,8	79,8	79,8
		Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	87,8	87,8	87,8
		Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur	76,5	76,5	76,5
		2.2 Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état (%)	74,2	74,2	74,2
		2.3 Proportion des ponts du réseau municipal sous la gestion du Ministère en bon état (%)	56	57	58
	3.	Optimiser l'utilisation du réseau routier par une gestion intégrée de la circulation et la diffusion de l'information routière			
		3.1 Adoption et mise en œuvre d'un plan québécois des systèmes de transport intelligents	Adoption	Mise en œuvre	Mise en œuvre
		3.2 Adoption et mise en œuvre d'un plan intégré de vidéosurveillance du réseau routier supérieur	Adoption	Mise en œuvre	Mise en œuvre
	4.	Assurer la mobilité durable dans les transports			
		4.1 Adoption et mise en œuvre d'une politique de la mobilité durable	Adoption	Mise en œuvre	Mise en œuvre
	5.	Contribuer à l'essor du transport aérien régional			
		5.1 Nombre de jours par semaine où des vols directs en direction des grands centres sont offerts en région	3,5	3,5	3,5
		5.2 Niveau des tarifs aériens régionaux (taux variant entre 0 et 1)[2]	≤ 0,5	≤ 0,5	≤ 0,5
		5.3 Proportion des chaussées aéroportuaires asphaltées en bon état (%)	55	58	62
AXE 2 Sécurité	6.	Contribuer à réduire les accidents mortels et graves			
		6.1 Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels et graves impliquant un véhicule routier[3]	≥3	≥6	≥9
		6.2 Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels et graves impliquant un piéton ou un cycliste avec un véhicule routier[3]	≥1	≥3	≥5
		6.3 Pourcentage de réduction de la moyenne triennale du nombre d'accidents mortels et graves impliquant une motoneige ou un véhicule tout-terrain[3]	≥1	≥2	≥3

MISSION | Assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

VISION | Être reconnu comme un leader de la mobilité durable et de l'électrification des transports qui innove pour contribuer à la prospérité du Québec.

VALEURS

INTÉGRITÉ | COMPÉTENCE | TRANSPARENCE

ENJEU 1 - LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES (SUITE)

ORIENTATION 2

Préserver l'environnement

AXE D'INTERVENTION	OBJECTIF	INDICATEUR DE RÉSULTAT	CIBLE 2017-2018	CIBLE 2018-2019	CIBLE 2019-2020
AXE 3 Électrification des transports et lutte contre les changements climatiques	7.	Soutenir l'électrification des transports			
		7.1 Nombre de véhicules électriques en circulation sur les routes du Québec[4]	24 000	40 000	65 000
		7.2 Nombre de véhicules électriques et hybrides rechargeables dans le parc gouvernemental[4]	500	600	800
	8.	Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre			
		8.1 Réduction des émissions de gaz à effet de serre en transport (kt éq. CO_2)			
		• Transport collectif et alternatif[5]	27	25	23
		• Transport intermodal	75	165	250
		• Transport maritime, ferroviaire et aérien	65	95	135
		• Transport routier des marchandises (Éco-camionnage)	225	275	325
	9.	Renforcer la résilience des infrastructures de transport aux changements climatiques			
		9.1 Nombre de projets en adaptation aux changements climatiques, en cours ou terminés	18	23	27

ENJEU 2 - LA CAPACITÉ ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

ORIENTATION 3

Consolider l'expertise et accroître la performance

AXE D'INTERVENTION	OBJECTIF	INDICATEUR DE RÉSULTAT	CIBLE 2017-2018		CIBLE 2018-2019		CIBLE 2019-2020	
AXE 4 Expertise	10.	Détenir l'expertise nécessaire à la prise en charge des fonctions clés du Ministère	% Ressources		% Ressources		% Ressources	
		10.1 Taux d'affectation des 970 ressources nécessaires au renforcement de l'expertise (% [total ressources affectées])	90	871	100	970	100	970
		10.2 Proportion des travaux réalisés par des ressources internes (% [+ nouvelles ressources affectées])						
		• Surveillance des travaux routiers (% de la valeur des projets totaux)	38	+ 150	38	+ 169	40	+ 15
		• Préparation des projets (% de la valeur des projets totaux)	64		64		65	
		• Inspections générales des structures (% de mètres carrés des structures inspectées)	80		80		80	
		10.3 Proportion des postes en technologies de l'information occupés par des ressources internes (%)	52		56		60	
AXE 5 Rigueur, transparence et intégrité	11.	Gérer de façon rigoureuse, transparente et intègre les contrats publics et les projets routiers						
		11.1 Nombre d'attestations de formation remises annuellement dans le cadre du programme de certification en gestion contractuelle	300		300		300	
		11.2 Taux de respect global du montant à la signature des contrats liés aux infrastructures de transport (%)	≤100		≤100		≤100	
		11.3 État des projets inscrits au Plan québécois des infrastructures dans la catégorie «projets en réalisation»[6]	Respect des budgets		Respect des budgets		Respect des budgets	
		11.4 Proportion des employés ayant participé à une formation en éthique, incluant le module obligatoire sur les conflits d'intérêts (%)	100 % du personnel en place					
AXE 6 Gouvernance et performance	12.	Améliorer la gouvernance et rehausser la performance organisationnelle						
		12.1 Proportion des livrables du plan d'action annuel de transformation organisationnelle réalisés[7]	≥90		≥90		≥90	
	13.	Offrir un milieu de travail attrayant et mobilisant						
		13.1 Indice de mobilisation et mesures d'amélioration mises en place	Réalisation d'un sondage		Plan d'amélioration		+ 8 %	
		13.2 Obtention d'une certification « Entreprise en santé »	Démarche		Démarche		Obtention	

1. Les cibles sont établies uniquement pour les années où les résultats seront mesurés par l'enquête origine-destination.
2. Le niveau des tarifs aériens régionaux correspond à un degré d'abordabilité basé sur un comparatif des tarifs aériens intérieurs publiés par Statistique Canada. L'indice s'étend entre 0 et 1 et toute valeur inférieure ou égale à 0,5 laisse présager des tarifs généralement abordables.
3. Par rapport à la moyenne triennale 2014-2016.
4. Les résultats présentés correspondent aux résultats de la dernière année civile (au 31 décembre) alors terminée. Les cibles de 100 000 véhicules électriques en circulation sur les routes du Québec et de 1 000 véhicules électriques dans le parc gouvernemental qui sont visées à l'horizon 2020 ne pourront être mesurées qu'à partir de l'exercice financier 2020-2021.
5. Les cibles de réduction des émissions de gaz à effet de serre sont en diminution pour les transports collectifs et alternatifs. Cela s'explique par le parc de véhicules de plus en plus écoénergétique, ce qui fait en sorte qu'année après année le transfert modal (exemple de la voiture vers l'autobus) a un effet moins important qu'auparavant.
6. Cet indicateur porte sur les projets assujettis au processus de gouvernance interne (entre 50 M$ et 100 M$) ou à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique (100 M$ et plus), ce qui exclut les projets inscrits au Plan québécois des infrastructures dans la catégorie «projets en réalisation» dont la préparation était déjà avancée ou qui étaient déjà en réalisation lors de l'entrée en vigueur de la Directive ainsi que les programmes de maintien d'actifs.
7. La réalisation des livrables est évaluée au 31 mars. Pour l'année 2017-2018, le plan d'action compte exceptionnellement 15 mois.

Transports,
Mobilité durable
et Électrification
des transports
Québec

www.transports.gouv.qc.ca